

N Y H E T S B R E V

fra Kontaktutvalget for Velforeninger i Oslo

Nr. 2- 2007

Februar 2007

Dette nyhetsbrevet er et spesialnummer om:

Økt bruk av sykkel i Oslo

- Et arbeidsområde for velleene?

"Oslo er i 2015 Norges nasjonale sykkelby, hvor sykkel oppleves som et attraktivt, trygt og effektivt transportmiddel (Sykkelstrategi for Oslo 2006 - 2015)

Målet er at antall sykkelreiser skal øke med 50% frem til 2015, slik at "12% av alle reiser skal foretas på sykkel".

Nasjonalt og lokalt i Oslo er det fattet politisk vedtak om å legge til rette for økt bruk av sykkel.

Tiltakene er å bygge ut flere sykkelveier, flere gang- og sykkelveier, merke opp flere sykkelfelt og å innføre fartsbegrensninger i tettbygd strøk. Dette har konsekvenser for lokalmiljøene over hele Oslo. På den ene siden betyr vedtakene om å satse på økt bruk av sykkel at det blir lettere å få politisk forståelse for å lage sikrere sykkelveier for barn og voksne. På den annen side vil bygging av sykkelveier, kombinerte gang- og sykkelveier og oppmerking av sykkelfelt bety at kjørefeltene for bil blir innskrenket, at kansteinsparkering blir borte, at fortau blir innsnevret og i enkelte tilfelle også at det blir gjort inngrep i private tomter.

Det er en egen plan for sykkelveier i Oslo, med et sykkelveinett på 180 km.

Hovedsykkelveinettet er i første rekke beregnet på transportsyklistene, de som har lang vei og sykler til jobb eller skole. Dette veinettet går langs hovedveiene inn til Sentrum og på tvers av byen. Ca 2/3 av hovedsykkelveinettet er ferdig, og det er mål om at resten skal være ferdig innen 2009. Kartet viser veinettet og tabellen viser status

for bygging. Staten ved Statens vegvesen har ansvaret for ca 2/3, mens Oslo kommune har ansvar for resten. Oslo kommune har ansvar for vedlikehold og drift av de veiene som er bygd i kommunal regi, men også for ca 1/4 av de veiene som er bygd i statlig regi. Statens vegvesen har ansvar for resten.

Sykkelstrategi for Oslo satser på tre virkemidler.

← Bygging av sykkelveier og gang- og sykkelveier - veier med fartsgrense over 60 km/h og/eller stor biltrafikk

← Oppmerking av sykkelfelt - fartsgrense lavere enn 60 km/h

← Tilrettelegging for sykkel i blandet trafikk - fartsgrense 40 eller 30 km/h

Det er foreslått en rekke praktiske tiltak, blant annet

← Hovedsykkelveinettet fullføres

← Etablering av det sekundære sykkel- og turveinettet fullføres

← Økt drift og vedlikehold av sykkelanlegg

← 30 km/h i Sentrum videreføres

← Tilrettelegging av sykling mot enveiskjøring

Lokalkunnskap er avgjørende for suksess.

All erfaring viser at syklistene velger den enkleste og korteste veien. For å lage effektive og velfungerende løsninger er det derfor helt avgjørende å vite hvorledes syklistene ferdes. Hvorledes kjører de som skal på jobb, hvorledes ferdes de som bruker sykkel til den daglige handel, hvorledes ferdes barn til skolen og hvorledes ferdes de som drar på tur. Dette er det i utgangspunktet bare de som bor og ferdes i det enkelte lokale området som vet. Derfor bør de lokale vel trekkes inn i planarbeidet når det skal bygges spesielle løsninger for sykkel.

Sykkelveier og andre former for tilrettelegging for økt sykkelbruk er ofte et spørsmål om at det beste kan bli det godes

fiende. Økt fremkommelighet og økt sikkerhet for sykkel er et gode. Det vesentlige er at de løsningen som velges er "kostnadseffektive", både for storsamfunnet og lokalt.

I hovedsak er bygging av sykkelveier til fordel, både for miljøet og for alle trafikkanten, men det finnes eksempler på sykkelveier hvor fordelene ikke oppveier ulempene. Det er viktig å merke seg at sykkelveier bare er fordelaktige der det mange syklistene som kan og vil bruke sykkelveien.

Hovedtyngden av all sykling i Norge vil skje utenfor sykkelvei. Bygging av sykkelveier løser derfor ikke den allminnelige konflikten mellom biltrafikk, syklistene og fotgjengere.

KUV oppfordrer velleene i Oslo til å orientere seg om planlagte tiltak for økt fremkommelighet og sikkerhet for sykkelbruk i sitt nærområde og til å engasjere seg i planprosessene slik at de løsningen som velges kan bli til beste både for de som ferdes på sykkel og alle andre.

Ikke minst er det viktig å registrere og ta vare på snarveier, smug og smett som ikke er tegnet inn på kart, men som likevel brukes av fotgjengere og syklistene.

En annen viktig oppgave er å følge opp hvorledes sykkeltiltakene fungerer i praksis: parkering i sykkelfelt, varelevering, manglende brøyting og vedlikehold, etc.

Hvorledes bruker syklistene løsningene? Fungerer de i praksis?

KUV har sendt kopi av dette notatet til Samferdselsetaten i Oslo, Friluftsetaten i Oslo og til Statens vegvesen øst for å oppfordre de nevnte instansene til å trekke på den lokalkunnskap og kompetanse som finnes i de lokale velleene i Oslo.

Nyttige lenker:

Sykkelstrategi for Oslo:

<http://www.samferdselsetaten.oslo.kommune.no/getfile.php/Samferdselsetaten/Internett/Dokumenter/strategidokument/planxxogxutredning/sykkelstrategi%20for%20oslo%202005-2015.pdf>

Syklistenes landsforbund:

<http://www.syklistene.no/>

Status for det kommunale hovedsykkelveinettet per februar 2007

Strekning	Tiltak	Status
Ullevålsveien (Collettsgt – Fagerborggata)	Sykkelfelt	Reguleringsplanbehandling pågår
Torggata (Hausmanns gate- Henrik Ibsens gate)	blandet trafikk	Stengning mot Hausmannsgate – kanskje 2007
Kristian IV's gate-Grensen (Fredriks gate-Akersgata)	Blandet trafikk	uavklart
Tvetenveien (Haugerud-Ole Deviks vei)	Gang-/sykkelvei	Forprosjekt under arbeid
Tvetenveien (Ole Devigs vei-Østensjøveien)	Gang-/sykkelvei	Forprosjekt 2008
Østensjøvn/Grenseveien (Tvetenveien-Innsporten)	ikke avklart	Forprosjekt pågår
Ekebergveien (Lindbackveien-Kongsveien)	Sykkelfelt	Ikke startet
Sognsveien (Ullevåls stadion-John Colletts plass)	Sykkelfelt	Forprosjekt utarbeidet
Vækerøveien (Røa-Bærumsveien)	Sykkelfelt	Reguleringsplanbehandling pågår
Maridalsveien (Frysjaeveien-Carl Kjelsens vei)	Sykkelfelt	Ikke påbegynt
Blindernveien (Færdens vei - Moltke Moes vei)	sykkelfelt	Bygging i 2007
Dronning Blancas vei (Bygdøy kongsgård-Bygdøylokket)	Gang-/sykkelvei	Byggeplan utarbeides, bygging i 2007
Kongsveien (Bomstasjonen-Konows gate)	Sykkelfelt	Forprosjekt utarbeidet, detaljplan pågår
Ekebergveien (Ljarbrubakken-Nordstrandveien)	Sykkelfelt	Reguleringsplanbehandling pågår
Drammensveien (Halvdan Svartes gate-Olav Kyrres pl.)	Sykkelfelt	Ikke påbegynt
Nedre Prinsdals vei (Bygrensa-Ljabrudialagonalen)	sykkelfelt	Forprosjekt utarbeidet.
Sørkedalsveien (Peder Ankers plass-Griniveien)	Sykkelfelt	Forprosjekt pågår
Frognersterveien (Midtstuen-Stasjonsveien)	Sykkelfelt	Ikke påbegynt
Østensjøveien (Eterveien-Håkon Tveters vei)	Sykkelfelt	Forprosjekt pågår
Hoffsveien (Smedstaddammen-Harbitzalleen)	ikke avklart	Forprosjekt pågår
Ljabruveien (Hauketo-Messeveien)	Ikke avklart	Ikke påbegynt
Maridalsveien (Kjelsåsveien-Frysjaeveien)	Sykkelfelt	Ikke påbegynt
Steingrims vei-Sandstuveien (Raschs vei-Enebakkveien)	Ikke avklart	Ikke påbegynt
Oberst Rodes vei (Nordstrandveien-Steingrims vei)	Blandet trafikk	Ikke påbegynt
Observatoriegata (Solli plass-Ruseløkkveien)	Sykkelfelt	Ikke påbegynt

Hovedsykkelveinettet i Oslo

